

Paaso, Kari & Tigerstedt, Christoffer & Österberg, Esa: EY:n alkoholimeressä Suomi on vain pisara. Helsingin Sanomien yliö 22. 12. 1989

Salomaa, Jukka: Euroopan integraatio, alkoholijuomien hinnat ja kulutus. Alkoholipoliitikka 54 (1989): 3, 112—119

Stenius, Kerstin: EY, alkoholi ja Pohjola. Alkoholipoliitikka 54 (1989): 6, 320—322

Stenius, Kerstin & Hentilä, Jorma: EY-yhteistyö ei esteenä itsenäiselle alkoholipoliitikalle. Apulaisosastopäällikkö Antti Satulin haastattelu. Alkoholipoliitikka 54 (1989): 1, 45—47

Thorsen, Thorkil: Da Danmark blev ædrueligt. Alkoholpolitik 5 (1988): 4, 209—219

Tigstedt, Christoffer: EG, alkohol och Norden — Dragkampen har bara börjat. Alkoholpolitik 6 (1989): 2, 43—49

Tigerstedt, Christoffer (red.): EG, alkohol och Norden. NAD-publikation nr 19. Helsingfors 1990

Österberg, Esa: Terveys—markkinat—alkoholi—EY ja WHO. Alkoholipoliitikka 53 (1988): 6, 318—320

Österberg, Esa: ICAA:n alkoholipoliitiikkaryhmä vaikiinnuttaa asemaansa. Alkoholipoliitikka 53 (1989): 4, 214—215.

*Esa Österberg*

## ***Rattijuopumuksen kehityksestä***

Eri tutkimusten tulokset osoittavat, että noin puolen promillen humalassa onnettomuusriski alkaa jyrkästi kasvaa. Yhden promillen humalassa onnettomuusriski on 5—10-kertainen normaaliin verrattuna ja kahden promillen humalassa 30—50-kertainen.

Alkoholin ajokykyä heikentävien vaikutusten vuoksi ajoneuvon kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena on kielletty lailla lähes kaikissa maissa. Nykyisin täydellinen raittius on lähtökohtana vain harvojen maiden lainsäädännössä. Useimmissa maissa on käytössä promilleraajat, jotka vaihtelevat maittain.

EY-maissa rangaistavuuden alarajana on 0,8 promillea. Pohjoismaissa, Tanskaa lukuun ottamatta, raja on 0,5 promillea. Lisäksi käytössä on toinen raja, 1,5 promillea; silloin on kysymyksessä törkeä rattijuopumus.

Yhdysvalloissa promilleraja vaihtelee osavaltioittain. Useimmissa rajana on 0,5 promillea.

Ennen nykyistä eli 1. huhtikuuta 1977 voimaan tullutta lainsäädäntöä laki edellytti Suomessa täysraittuutta. Oikeuskäytäntö oli kuitenkin vuosien mittaan mennyt siihen, ettei syytettyä juuri tuomittu alle yhden promillen tapauksissa. Hallituksen esityksen perusteluissa viitataan tapaukseen, jossa oikeus vapautti rattijuopumuksesta syytetyn, jonka veren alkoholipitoisuudeksi oli todettu yli kaksi promillea. Oikeuskäytäntö oli siis kirjavaa, eikä hallitusmuodossa taatun yhdenvertaisuuden lain edessä katsottu asianmukaisesti toteutuvan tuomioistuinten ratkaisuihin.

### ***Alkoholin kulutuksen taso näkyy rattijuopumustilastoissa***

Rattijuopumusta tarkastellessa on syytä pitää mielessä asian kaksi puolta: ilmi tulleet tapaukset ja rattijuopumus todellisenä ilmiönä eli jokainen ajokerta, jolloin kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen ollut vähintään puoli promillea.

Pitkällä aikavälillä alkoholin kulutuksen kasvu näkyy ilmi tulleiden tapausten määrässä. Vuonna 1967 poliisin tietoon tuli 7 191 rattijuopumustapausta. Vuonna 1989 määrä oli 28 250 (ennakkotieto) eli indeksinä 393, jos vuoden 1967 lukua kuvataan 100:lla. Samana aikana alkoholin kulutus kasvoi indeksillä ilmaistuna 288:aan eli selvästi vähemmän. On selvää, että valvonnan tehostuminen mm. uusien teknisten välineiden ansiosta on lisännyt ilmi tulleita tapauksia. Siitä, missä määrin näin on tapahtunut, ei ole esitettävissä pitäviä todisteita.

Selvänä voitaneen pitää, että ilmi tulleiden tapausten kasvu yli kaksinkertaiseksi vuosina 1968—1974 johtui ensi sijassa alkoholin kulutuksen kasvusta. Noina vuosina alkoholin kulutus kasvoi lähes saman verran.

Vuosina 1968—1974 myös alkoholitapausten osuus erityyppisistä tieliikenneonnettomuuksista nousi jyrkästi. Kaikista poliisin tietoon tulleista tapauksista alkoholitapausten osuus kasvoi 7,3 prosentista 13,6 prosenttiin. Kuolleista alkoholitapausten osuus nousi samana aikana 13,1 prosentista 24,2 prosenttiin.

### ***Tasaantuminen tasaannutti myös alkoholitapaukset***

Vuosina 1975—1984 alkoholin kulutus pysyi ennallaan eli keskimäärin vajaassa 6,5 litrassa asukasta kohti 100 prosentin alkoholiksi laskettuna. Noille vuosille oli liikenneturvallisuuden kannalta ominaista tilanteen selvä paraneminen: sekä kuolemat että henkilövahingot vähenivät merkittävästi. Liikennevahinkojen kokonaismäärä sen sijaan kasvoi huomattavasti.

Vuosina 1975—1985 alkoholitapausten osuus supistui selvästi sekä kuolemaan johtaneissa että henkilövahinkoonnettomuuksissa: ensiksi mainituista 24 prosentista 18 prosenttiin ja viimeksi mainituista 13 prosentista 8 prosenttiin. Myös tapausten kokonaismäärä pieneni; kuolleiden määrä väheni noin puoleen (taulukko 1).

*Taulukko 1.* Tieliikenneonnettomuuksissa ja niiden alkoholitapauksissa kuolleet vuosina 1967—1988 sekä rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleet vuosina 1975—1988

| vuosi | yhteensä  |                  | kuolleita |     | rattijuopumus-   |      |
|-------|-----------|------------------|-----------|-----|------------------|------|
|       | alkoholi- |                  | %         |     | onnettomuuksissa |      |
|       |           | tapauksissa      |           |     |                  | %    |
| 1967  | 973       | 127              | 13,1      | ..  | ..               | ..   |
| 1968  | 939       | 123              | 13,1      | ..  | ..               | ..   |
| 1969  | 1 006     | 151              | 15,0      | ..  | ..               | ..   |
| 1970  | 1 055     | 159              | 15,1      | ..  | ..               | ..   |
| 1971  | 1 143     | 218              | 19,1      | ..  | ..               | ..   |
| 1972  | 1 156     | 230              | 19,9      | ..  | ..               | ..   |
| 1973  | 1 086     | 224              | 20,6      | ..  | ..               | ..   |
| 1974  | 865       | 209              | 24,2      | ..  | ..               | ..   |
| 1975  | 910       | 215              | 23,6      | 140 | 15,4             | 15,4 |
| 1976  | 804       | 151              | 18,8      | 105 | 13,1             | 13,1 |
| 1977  | 709       | 163              | 23,0      | 103 | 14,5             | 14,5 |
| 1978  | 610       | 135              | 22,1      | 92  | 15,1             | 15,1 |
| 1979  | 650       | 129              | 19,9      | 92  | 14,2             | 14,2 |
| 1980  | 551       | 98               | 17,8      | 61  | 11,1             | 11,1 |
| 1981  | 555       | 98               | 17,7      | 64  | 11,5             | 11,5 |
| 1982  | 569       | 102              | 17,9      | 68  | 12,0             | 12,0 |
| 1983  | 604       | 112              | 18,5      | 74  | 12,3             | 12,3 |
| 1984  | 541       | 103              | 19,0      | 68  | 12,6             | 12,6 |
| 1985  | 541       | 99               | 18,3      | 54  | 10,0             | 10,0 |
| 1986  | 612       | 137 <sup>1</sup> | 22,4      | 99  | 16,2             | 16,2 |
| 1987  | 581       | 109              | 18,8      | 76  | 13,1             | 13,1 |
| 1988  | 653       | 126              | 19,3      | 97  | 14,9             | 14,9 |

*Lähde:* Tieliikenneonnettomuudet. SVT.

<sup>1</sup>Kuolemien määrää kasvattivat liikennevahinkojen tutkijalautakuntien aineistosta tulleet "lisätapaukset", yhteensä 12. Vuonna 1987 näitä ei ollut lainkaan.

## Rattijuopumus vähenee

Mielenkiintoinen ja uusia tuloksia tuonut vaihe rattijuopumuskeskustelussa alkoi vuonna 1979. Tällöin tehtiin Uudellamaalla ensimmäinen, huolellisesti suunniteltu ja toteutettu ratsiatutkimus. Tutkimuksessa puhallutettiin jokainen tutkimuspisteeseen saapunut moottoriajoneuvon kuljettaja. Kokeita tehtiin useissa kymmenissä paikoissa tiistaisin ja lauantaisin eri vuorokaudenaikoina.

Ratsioissa tutkittiin vuonna 1979 yhteensä 11 399 kuljettajaa. Heistä puolella prosentilla veren alkoholipitoisuus oli vähintään puoli promillea. Maistaneita oli runsaan prosentin verran.

Sittemmin ratsiatutkimus on toteutettu joka vuosi. Vuoteen 1984 saakka rattijuoppojen osuus aleni. Vuonna 1985 tilanne oli sama kuin edellisenä vuonna: rattijuoppojen osuus oli 0,20 prosenttia. Maistaneiden osuus supistui vuoteen 1986 saakka. Tällöin se oli 0,34 prosenttia eli noin kolmannes vuoden 1979 osuuteen verrattuna (taulukko 2).

Tutkimuksen laajuuden ja tarkan toteutuksen huomioon ottaen on vaikea asettaa sen tuloksia kyseenalaiseksi. On siis todettava, että rattijuopumus todellisuudessa väheni puoleen vuosina 1979—1985. Eniten epäilyjä herättäneekin kysymys, voiko jokin asia onnistua näin hyvin — ja vielä Suomessa.

Lisäpohdintoja herättää myös se, että alkoholin kulutus ei laskenut tuona aikana. Ottivatko Suomen juopot todella noin vakavasti hyvää tarkoittavien valistajien kauniiden esitteiden, näppärien tietoisukujen ja näyttävien kampanjoiden sanoman.

Todennäköistä on, että nimenomaan kohtuullisesti alkoholia käyttävien keskuudessa tilanne parani eniten. Tätä voidaan perustella sillä, että heillä lienee paremmat mahdollisuudet säädellä alkoholin käyttöönsä kuin ongelmakäyttäjillä.

*Taulukko 2.* Alkoholia nauttineiden kuljettajien määrät ja osuudet tutkituista kuljettajista vuosina 1979—1988 Uudellamaalla

| vuosi | tutkitut<br>N | raittiit<br>N | alkoholia nauttineet kuljettajat |      |             |      |          |      |
|-------|---------------|---------------|----------------------------------|------|-------------|------|----------|------|
|       |               |               | maistaneet                       |      | rattijuopot |      | yhteensä |      |
|       |               |               | N                                | %    | N           | %    | N        | %    |
| 1979  | 11 399        | 11 210        | 132                              | 1,16 | 57          | 0,50 | 189      | 1,66 |
| 1980  | 12 292        | 12 125        | 113                              | 0,91 | 54          | 0,44 | 167      | 1,36 |
| 1981  | 15 979        | 15 823        | 96                               | 0,60 | 60          | 0,30 | 156      | 0,98 |
| 1982  | 7 682         | 7 596         | 59                               | 0,76 | 27          | 0,35 | 86       | 1,12 |
| 1983  | 9 258         | 9 192         | 43                               | 0,46 | 23          | 0,25 | 66       | 0,71 |
| 1984  | 15 043        | 14 941        | 72                               | 0,48 | 30          | 0,20 | 102      | 0,68 |
| 1985  | 17 825        | 17 718        | 71                               | 0,40 | 36          | 0,20 | 107      | 0,60 |
| 1986  | 21 464        | 21 342        | 73                               | 0,34 | 49          | 0,23 | 122      | 0,57 |
| 1987  | 28 252        | 28 094        | 96                               | 0,34 | 62          | 0,22 | 158      | 0,56 |
| 1988  | 27 456        | 27 287        | 102                              | 0,37 | 69          | 0,25 | 171      | 0,62 |
| yht.  | 166 650       | 165 328       | 857                              | 0,51 | 467         | 0,28 | 1 324    | 0,79 |

## Valvonta ei ole viime vuosina kasvanut

Valvonnan osalta ei ole käytettävissä kattavia tilastoja ajanjaksolta 1979—1989. Vuonna 1979 Liikkuva poliisi käytti liikenteen kokonaisvalvontaan 731 645 työtuntia. Vuonna 1988 määrä oli 631 742 eli 13,6 prosenttia pienempi. Samana aikana liikennejuopumusvalvonnan osuus liikenteen kokonaisvalvonnasta nousi runsaasta 6 prosentista lähes 12 prosenttiin eli kaksinkertaiseksi.

Poliisin työajan käytön seurantalasto vuosilta 1987—1989 osoittaa, että työtuntien kokonaismäärä on hieman vähentynyt. Liikennevalvontaan samoin kuin liikennejuopumusvalvontaan käytettyjen työtuntien määrä on kolmen viime vuoden aikana pysynyt ennallaan. Nopeusvalvonta lisääntyi 329 000 työtunnista vuonna 1987 noin 384 000 työtuntiin vuonna 1989 eli vajaat 17 prosenttia.

Puhalluskokeita poliisi (paikallispoliisi ja Liikkuva poliisi) teki vuonna 1987 noin 964 500 ja toissa vuonna 1 021 740. Viime vuonna määrä oli 1 002 600 eli pari prosenttia pienempi kuin vuonna 1988.

Vuosina 1987—1989 poliisin tarkastamien ajoneuvojen määrä laski. Vuonna 1987 tarkastusten määrä oli 1 798 600 ja viime vuonna 1 603 800 eli 11 prosenttia pienempi.

Voitaneen siis todeta, ettei poliisin valvonta ole aivan viime vuosina tehostunut. Silti on ilmeistä, että puhalluskokeiden suurella määrällä on ollut ja on ennalta estävää merkitystä. Vuosina 1979—1989 puhalluskokeita tehtiin noin 6,7 miljoonaa. Kun moni joutuu kokeeseen ja vielä useampi näkee puhallusratsioita, ainakin osalla kuljettajia riskinotto vähenee. Saattaa kuitenkin olla, että poliisin valvontastrategioiden kehittyminen on kiinni jäämisen kannalta merkittävämpi tekijä kuin puhalluskokeiden määrä sinänsä. Edelleenkin suurin osa rattijuoposta jää kiinni liikenneonnettomuuden tai -rikkomuksen vuoksi tai poliisin huomion kiinnittävän ajotavan vuoksi.

## Myönteinen kehitys pysähtynyt

Ratsiatutkimusten tulokset vuosilta 1986—1988 osoittavat, että tilanteen paraneminen on pysähtynyt. Varovasti tulkiten näyttäisi jopa siltä, että rattijuopumus olisi jälleen yleistymään päin. Vuonna 1988 rattijuoppojen osuus kuljettajista oli 0,25 prosenttia. Samanlainen tulos saatiin myös valtakunnallisessa tutkimuksessa. Uudelleen ratsiatutkimuksen tekijät toteavatkin, että ”1980-luvun puolivälin jälkeen esiintymistiheys on vuosittain lievästi noussut”.

Huomioon on otettava myös liikenteen kasvu. Vuonna 1989 liikennesuorite ja autokanta olivat 30 prosenttia suuremmat kuin vuonna 1984. Humala-ajokertojen ja -kilometrien määrä on todennäköisesti kasvanut, ellei rattijuoppojen keskuudessa ole tapahtunut huomattavan tervettä kehitystä.

Tilanteen kääntymistä huonoon suuntaan on nähtävissä myös viime vuoden ensimmäisen puoliskon vahinkotilastoista. Alkoholitapaukset henkilövahinkoon johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa kasvoivat 21 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Kasvu on selvästi suurempi kuin henkilövahinko-onnettomuuksien kokonaiskasvu (11 %).

Taulukko 3. Rattijuoppojen osuus kuljettajista eräissä maissa tehdyissä ratsiatutkimuksissa

| tutkija            | vuosi   | maa      | vähintään<br>0,5 promillea<br>% |
|--------------------|---------|----------|---------------------------------|
| Borkenstein        | 1964    | USA      | 2                               |
| Perrine            | 1969    | USA      | 7                               |
| Carlson            | 1971    | USA      | 10                              |
| Farris             | 1975    | USA      | 3                               |
| Biecheler          | 1970    | Ranska   | 7                               |
| (pe—su, klo 20—04) | 1970    | Hollanti | 12                              |
| Carlson            | 1971    | Hollanti | 17                              |
| Alberta            | 1971    | Kanada   | 13                              |
| Alberta            | 1973    | Hollanti | 15                              |
| Pikkarainen & al.  | 1984    | Suomi    | 0,22                            |
| ”                  | 1987    | Suomi    | 0,19                            |
| ”                  | 1988    | Suomi    | 0,24                            |
|                    | 1975—77 | Ruotsi   | 0,20                            |
| Glad               | 1981—82 | Norja    | 0,17                            |

Ainakaan toistaiseksi ei voida esittää pitäviä perusteita sille, että rattijuopumus eri puolueen olisi jyrkästi kasvava ongelma. Näyttää kuitenkin varmalta, että myönteinen kehitys on pysähtynyt. Nähdäkseen on perusteltua olettaa, että myös rattijuopumus yleistyy, mikäli alkoholin kulutus yhä vain kasvaa. Alkoholitapausten määrän ja osuuksien kasvu 1980-luvun jälkipuoliskolla on tästä konkreettinen todiste.

## Suomen tieliikenne raitista

Eräissä maissa on 1960-luvulta lähtien tehty tutkimuksia rattijuopumuksen yleisyydestä. Vaikka ne eivät menetelmiltään ja tarkkuudeltaan olekaan samanlaisia, ne antavat kuitenkin melko luotettavan kuvan kunkin maan tilanteesta (ks. taulukko 3). Tiivistäen voidaan todeta, että Tanskaa lukuun ottamatta liikenne on Pohjoismaissa hyvinvointimaiden raitteita. Vain yksi 400—500 kuljettajasta on rattijuoppo Norjassa, Ruotsissa ja Suomessa.

Keski-Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa rattijuopumus on ratsiatutkimusten mukaan 10—70 kertaa yleisempää kuin meillä. Erot ovat todella suuria.

## Liikenneturvallisuuden heikkeneminen

Alkuvuoden tietojen perusteella voidaan arvioida, että viime vuonna tieliikenteen alkoholitapauksissa kuoli noin 150 ihmistä. Loukkaantumisten määräksi voidaan arvioida 1 700—1 800. Tästä huolimatta alkoholia ei voida pitää pääsyyssä liikenneturvallisuuden jyrkkään heikkenemiseen. Muut tekijät, kuten piittaamattomuus, tietoinen tai tiedostamaton riskien ottaminen ja ylinopeudet yhdessä, ovat monin verroin merkittävämpiä liikennetur-

vallisuusongelmia kuin päihtyneenä ajaminen. Tosin on muistettava, että näihin ongelmiin liittyy usein myös alkoholi.

Alkoholin merkitystä vahinkotilastoissa voidaan tarkastella olettamalla, että kaikki alkoholitapaukset jäisivät pois. Edellä todettujen arvioiden perusteella kuolemien määrä olisi viime vuonna jäänyt noin 600:aan ja loukkaantumisten vajaan 12 000:een. Silti kuolemien ja loukkaantumisten määrä olisi suurempi kuin vuonna 1987 (581 ja 10 752) ja selvästi suurempi kuin vuonna 1984 (541 ja 9 198), vaikka näiden vuosien luvuissa ovat mukana rattijuopot ja alkoholiionnettomuudet. Kun liikenneturvallisuus on viime vuosina olennaisesti huonontunut, sen pääsyyt ovat muualla kuin liikennejuopumuksessa.

Rattijuopumus ja liikennerikkomukset kasautuvat. Suuri osa päihtyneenä ajamisesta kasautuu alkoholiongelmisille. Helsingin yliopiston alkoholisairauksien tutkimusyksikön ja Kansanterveyslaitoksen yhdessä tekemä tutkimus osoittaa, että arviointiperusteen tiukkuudesta riippuen kolmasosa tai noin puolet kiinni jääneistä on alkoholin suurkuluttajia ja/tai alkoholiongelmaisia. Noin suurella osalla voitiin todeta veren seerumissa kohonneita maksan entsyymiarvoja. Heihin vaikuttaminen tiedotuksen keinoin tai muulla tavoin on äärimmäisen vaikeaa. Myöskään rangaistukset eivät vaikuta merkittävästi. Tätä todistaa se, että vuosina 1984–1987 kiinni jääneistä yli 80 000 rattijuoposta lähes puolet oli aiemmin jäänyt kiinni kerran tai useammin.

### **Mikä ratkaisuksi?**

Suomalaiset näyttävät luottavan lujasti rangaistusten koventamisen vaikutuksiin. Vuonna 1987 tehdyssä mielipidetutkimuksessa 51 prosenttia vastanneista piti rangaistuskäytännön tuntuvaa koventamista tehokkaimpana keinona vähentää rattijuopumusta. Hoitoon ohjaamista vaikka pakkoitoin kannatti neljännes ja vapaaehtoisia hoitoa joka kymmenes. Alkoholi ja liikenne-tiedotuskampanjoiden rahoituksen tuntuvaa lisäämistä kannatti 12 prosenttia.

Tutkijat suhtautuvat rangaistuksiin epäillen. Ainakin uusimisen yleisyys ja yleistyminen näyttäisivät osoittavan, etteivät rangaistukset eikä niiden koventaminen ole kestävä ratkaisu.

Mutta onko hoitokaan? Tulokset näyttävät melko vaatimattomilta, jos hoidon tavoitteeksi asetetaan esimerkiksi se, että vähintään puolet pääsee kokonaan irti alkoholista tai pystyy vähentämään alkoholin käyttönsä kutakuinkin haitattomaksi. Rattijuoppojen valistamista, hoitoa tms. koskevat tutkimuksetkaan eivät anna aihetta erityiseen toiveikkouteen. Niiden tulokset voidaan tiivistää seuraavasti: terapialla, hoidolla, koulutuksella jne. ei ole juuri vaikutusta ongelmakäyttäjiin. Joihinkin myönteisiin tuloksiin sen sijaan on päästy kohtuullisesti alkoholia käyttävien osalta.

Rattijuopumusasioissa ei nopeavaikutteisia ratkaisuja ole näköpiirissä. Vaikka rattijuopumus aiheuttaakin voimakkaita reaktioita kansalaisten keskuudessa, radikaaleja keinoja on vaikea keksiä. Syynä on usein se, että ehdotettuihin toimenpiteisiin liittyy monia ongelmia ja kielteisiä seurauksia. Niinpä esimerkiksi rangaistusten

merkittävä koventaminen lähes täyttäisi vankilat rattijuopoilta. Nytkin rattijuopumuksen takia vankilassa olevien määrä on suuri. Vuoden 1989 lokakuun alussa maamme vankiloissa oli noin 2 900 rangaistusvankia, joista yli 500 eli 18 prosenttia oli tuomittu rattijuopumuksesta. Käytännössä on varmaa, että rattijuopumuksesta vankilaan tuomittujen määrä kasvaa parin lähivuoden aikana, koska kiinni jääneiden määrät ovat kasvaneet.

Eduskunta on pariin otteeseen hyväksynyt promillerajan poistamista edellyttävän ponnien käsitellessään talousvaliokunnan mietintöä Alkon hallintoneuvoston kertomuksen johdosta. Tuorein ponsi hyväksyttiin 5. 12. 1986 äänin 102–67. Ponnien mukaan ”eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin rattijuopumusta koskevien säännösten muuttamiseksi niin, ettei moottoriajoneuvolla ajo ole sallittua vähääkään alkoholia nauttineena”. Mitään ei ole kuitenkaan tapahtunut, vaikka ponnien sisältö on yksiselitteinen. Asian valmistelu kuuluu oikeusministeriölle, joka on siis miettinyt asiaa kolme ja puoli vuotta. Tämä on tietenkin lyhyt harkinta-aika. Esimerkiksi promillerajat otettiin käyttöön Norjassa vuonna 1936 ja Ruotsissa 1940-luvun alussa, mutta Suomessa 1977. Harkinta-aika oli siis nelisenkymmentä vuotta.

Ruotsin päätös promillerajan alentamisesta 0,2:een lisännee paineita samaan suuntaan. Mikäli rattijuopumusksymyksessä ei tapahdu kansalaisten ja päättäjien keskuudessa tuntuvaa kyllästymistä ja mikäli tilanne voidaan tilastoin – tarvittaessa sopivasti valikoiden – osoittaa melko vakaaksi, lakia tuskin muutetaan.

Jos alle puolen promillen tapauksiin, joita ratsiatutkimusten mukaan on 1,5-kertaisesti vähintään puolen promillen tapauksiin verrattuna, halutaan puuttua, rikesakko voisi olla harkinnan arvoinen ratkaisu. Tällöin poliisi voisi määrätä esimerkiksi 300 markan rikesakon liikennehaittiuden noudattamatta jättämisestä, kun Alcolmeter näyttää, että alkoholia on nautittu mutta että veren alkoholipitoisuus jää alle 0,5 promillen.

Kaiken kaikkiaan rattijuoppoutta siedetään Suomessa varsin hyvin. Toisinaan asia saa dramaattista julkisuutta ja kovia otteita vaaditaan. Asiat ja aloitteet jäävät kuitenkin pölyttymään eduskuntaa viisaampien byrokraattien mappeihin. Mitään olennaista ei siis ole odotettavissa. Tämä kuultaa selvästi myös oikeusministeri Matti Louekosken vastauksesta 103 kansanedustajan allekirjoittamaan kirjalliseen kysymykseen (653/1989):

”Rattijuopumus on edelleen merkittävä liikenneturvallisuusongelma, mutta ei yhteiskuntamme ongelmista polttavimpia. Nykytilanne huomioon ottaen rattijuopumuksesta saattaa olla syytä tuntea hieman suurempaa huolestuneisuutta kuin mihin viileän objektiivisesti olisi tarvetta. Huolestuneisuus näin mitoitetaan voidaan ehkä välttää se, ettei rattijuopumuksesta tarvitse myöhemmin tuntea kohtuutonta huolestuneisuutta vain sen vuoksi, ettei aikanaan ymmärretty tuntea riittävää huolestuneisuutta.”

### **Kirjallisuus**

Alkon hallintoneuvoston kertomukset alkoholiolojen kehityksestä vuosina 1969–1988. Helsinki 1970–1989



Kansalaisten käsitykset rattijuopumuksesta annettavista rangaistuksista. Suomen Gallup Oy 1985 ja 1987

Kirjallinen kysymys n:o 653 1989 vp (21. 12. 1989) sekä siihen annettu vastaus (18. 1. 1990)

Liikennetilastollinen vuosikirja. Tilastokeskus

Penttilä, A. & Kataja, M. & Lindbohm, R. & Mäki, M. & Pikkarainen, J.: Rattijuopumus Suomessa. Tutkimus kaikista koko maassa yhden vuoden aikana poliisin tietoon tulleista epäillyistä rattijuopumustapauksista liikennejuopumuslain uudistamisen jälkeen. Kansanterveyslaitoksen julkaisuja A1/1984. Helsinki 1984

Pikkarainen, Jarmo & Penttilä, Antti: Rattijuopumuksen kehitys Uudellamaalla vuosina 1979—1988. Ratsiatutkimus alkoholia nauttineiden kuljettajien määrästä tieliikenteessä. Kansanterveyslaitoksen julkaisuja A4/1989. Helsinki 1989

Poliisin tietoon tullut rikollisuus. Suomen Virallinen Tilasto XXXIII:B. Tilastokeskus

Tieliikenneonnettomuudet. Suomen Virallinen Tilasto. Tilastokeskus

*Jouko Manninen*